Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok IX. Warszawa, 15 grudnia 1928 r. Nr. 24 (134).

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca
Cena numeru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.
Rękopisów redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się.
Ceny ogłoszeń wedle umowy



REDAKCJA i ADMINISTRACJA:
Warszawa, Chmielna 9 m. 9
Telefon Nr. 195-28.
Konto czekowe P.K.O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

Wszystkim członkom Związku oraz czytelnikom „Maszynisty" zasyłamy serdeczne życzenia „Wesołych Świąt". Tradycyjnie przestrzegany zwyczaj i potrzeba serca nakazuje nam zwrócić myśli i uczucia nasze przedewszystkiem do tych kolegów, którzy w uroczysty wieczór wigilijny nie będą mogli zasiąść do wieczerzy w gronie rodziny lecz zmuszeni będą pełnić twardy swój obowiązek. Wtenwieczór będą z nimi nietylko myśli tych, którzy im są najbliżsi lecz także myśli wszystkich bez wyjątku maszynistów kolejowych, związanych serdecznymi węzłami braterstwa i koleżeństwa w jedną wielką rodzinę.

PREZYDJUM Z. Z. M. I REDAKCJA „MASZYNISTY"

KPINY Z LUDZKIEJ NIEDOLI.

Związek Parlamentarny Polskich Socjalistów wystąpił na jednem z ostatnich posiedzeń Sejmu z projektem ustawy, przyznającej pracownikom państwowym jednorazowy zasiłek w formie wyrównania niedopłaconych stawek komornego za rok 1928. Projekt uwzględniał również i tych pracowników państwowych, którzy nie mają prawa pobierania dodatku mieszkaniowego, proponując przyznanie im jednorazowego zasiłku w wysokości 70% miesięcznego uposażenia.

Aby zrozumieć treść i formę tego projektu trzeba choćby pobieżnie znać okoliczności, wśród których Z. P. P. S. zdecydował się na jego wniesienie.

Wiadomo powszechnie, że pracownicy państwowi nie od dziś zabiegają o poprawę swego bytu. Żądania ich uznane zostały powszechnie za słuszne i usprawiedliwione. Żaden organ prasy, żaden z miarodajnych czynników w Rządzie i Sejmie nie szczędził pracownikom wyrazów sympatji i gorących zapewnień o poparciu ich żądań przy pierwszej, nadarzającej się sposobności.

Słuszne żądania pracowników sięgały dość daleko. Domagaliśmy się zasadniczej poprawy bytu, wyrównania strat, spowodowanych wzrostem drożyzny, gruntownej zmiany systemu wynagradzania. Nie sposób opisywać obecnie długiej historji wysiłków, podjętych przez Związki pracownicze celem spełnienia tych postulatów. Opinja publiczna pamięta aż nazbyt dobrze wielokrotne, solenne obietnice Rządu i wielokrotne łamanie tychże obietnic, nie zapomniała o tylu „ostatecznych" terminach, które Rząd sam sobie dla załatwienia tej sprawy naznaczał, a których konsekwentnie nie dotrzymywał. Słowem, akcja związków napotykała na trudności poważne i jak dotąd nieprzezwyciężone.

Jednakże mimo zdecydowanego oporu ze strony Rządu udawało się tu i owdzie uzyskać jakąś koncesję. Rząd poczuwał się jednak od czasu do czasu do obowiązku dopomóc choć drobnym datkiem swoim pracownikom. Czynił to zazwyczaj w jesieni, a więc w czasie kiedy zasiłek dla gnębionych nędzą pracowników istotnie najbardziej był potrzebny. Tak było w r. 1926 i w r. 1927, tak było wreszcie w styczniu 1928 r.

Jesień roku 1928 rozpoczęła się od złych horoskopów. Ze strony Rządu wyczuwały Związki więcej niż opór — wyczuwały lekceważenie. Centralna Komisja Porozumiewawcza w ciągu kilku miesięcy daremnie usiłowała uzyskać od Rządu jakieś wiążące i jasne oświadczenie. Delegacje pracownicze bądź to odprawiane były z kwitkiem z przedpokojów ministerjalnych, bądź też otrzymywały odpowiedzi niejasne i niezdecydowane. Tymczasem mijały tygodnie a nacisk mas, gnębionych drożyzną i smaganych nędzą wzrastał z dnia na dzień. Sytuacja była tragiczna, skoro wiadomem było, że poprawa bytu w takiej czy innej formie zależy w zupełności od Rządu. Wszak zasiłek wymaga wydatków a wydatki pokrycia, a w ciągu roku budżetowego jedynie Rząd mógł pokrycie to znaleźć, mógł stwierdzić, czy ono istnieje, mógł wskazać źródła tego pokrycia. Opinja publiczna i stronnictwa sejmowe mogły na podstawie publikacyj rządowych wskazywać na źródła pokrycia tego wydatku, nie mogły jednak bez zgody Rządu zmusić go do wydatkowania rezerw, dopóki okres budżetowy nie był zamknięty. Związki pracownicze zdawały sobie z tego sprawę i dlatego mimo najbardziej pesymistycznych przewidywań i zupełnego prawie braku nadziei kołatały cierpliwie do Rządu, wystawały wytrwale w przedpokojach Ministerstw, czekały, aż Rząd powie wreszcie ostatnie słowo i mimo wszystko nie miały odwagi przypuszczać, iż słowo to będzie stanowczą odmową. Wszak Rząd, który przez usta swego Premjera stale twierdzi, iż jest najlepiej poinformowany w sprawach gospodarczych

wiedział niegorzej od nas, że żądania nasze są słuszne, że nędza mas pracowniczych, że gnębiący ich głód i chłód nie jest naszym wymysłem lecz realną rzeczywistością.

Czas jednak upływał na bezskutecznem a męczącem czekaniu. Obowiązkiem naszym było działać, wyczerpać wszystkie środki, gdyż zniecierpliwionym masom musieliśmy dać jakąś odpowiedź, gdyż masy te wymagały od nas czynu, starań, zabiegów. Nie mogliśmy bezradnie rąk rozłożyć i czekać na zmiłowanie rządowe. Dlatego zwróciliśmy się o pomoc tam, gdzie zwrócić się może i powinien każdy obywatel — do Sejmu. Nie ominęliśmy żadnego ze stronnictw, zapewniliśmy sobie przychylne traktowanie formalnej strony sprawy u p. Marszałka, a gdy w czasie rozpraw na komisji budżetowej padło z ust p. Ministra Skarbu oświadczenie, iż Rząd posiada około 70 miljonów rezerw uzyskanych w ciągu pierwszych 7 miesięcy okresu budżetowego uprosiliśmy klub P. P. S., aby wniósł do Sejmu projekt ustawy, która spełniłaby bodaj minimalną cząstkę naszych słusznych postulatów.

W porozumieniu z tym klubem zredukowaliśmy żądanie nasze do najniższych granic, wybraliśmy formę, zdaniem naszem, najbardziej dla Rządu dogodną, skopjowaliśmy poprostu z pełną świadomością zeszłoroczne rozporządzenie P. Prezydenta, a więc własne decyzje rządowe. Jako formę wybraliśmy wyrównanie dodatku mieszkaniowego, dbając o to, aby postulat nasz był nie tylko słuszny, ale nadto, aby słuszność jego biła w oczy, i dla każdego była niewątpliwą. Obliczyliśmy wysokość wydatków potrzebnych na ten cel tak, aby nie wykroczyć poza ramy najzupełniej realnych możliwości, nie posunęliśmy się poza granice owych 70 miljonów, które Rząd posiadał, a które pomnożone o dalsze oszczędności z następnych 2 miesięcy okresu budżetowego i o istniejące niewątpliwie nadwyżki budżetowe przedsiębiorstw i monopolów wystarczyły najzupełniej na pokrycie naszych żądań.

Dla klubu P. P. S. nie było rzeczą łatwą zgodzić się na natarczywe nasze prośby. Klub ten zdawał sobie sprawę z trudności na jakie wniosek jego napotkać musi zwłaszcza o ileby Rząd zechciał przeciwstawić się temu wnioskowi kategorycznie. My jednakże wierzyliśmy naiwnie, że takie stanowisko Rządu jest niemożliwem, że Rząd przystąpi do merytorycznej dyskusji nad tą sprawą, że okaże choć trochę dobrej woli w czynach nie zaś tylko w słowach jak dotąd. Także i większość w Sejmie dla takiego wniosku była problematyczna. Klub rządowy stanowił zagadkę skoro nie znane było stanowisko Rządu, a klub ten robi to, co mu Rząd nakaże. Stanowisko stronnictw chłopskich było bardzo wątpliwe, a u niektórych klubów wręcz wrogie. Niejasnem było również stanowisko mniejszości narodowych zwłaszcza słowiańskich, w których panują instynkty i przekonania te same co i w polskich stronnictwach włościańskich. I te skrupuły odzywały się w klubie P. P. S. Jeśli ostatecznie klub ten zdecydował się na wystąpienie z wnioskiem w takich warunkach to stało się to na wyraźne nasze żądanie oraz w poczuciu obowiązku, wobec głodujących pracowników. Taka była sytuacja, iż musiał się znaleźć ktoś ktoby miał odwagę postawić tę sprawę przed forum publicznem, i zmusić w ten sposób Rząd i Sejm do zajęcia wyraźnego stanowiska. Wniosek P. P. S. miał zatem zgóry uplanowane znaczenie demonstracyjne miał być, i stał się istotnie alarmowym dzwonem, który ostrzegł Rząd i społeczeństwo przed następstwami dalszego lekceważenia i zaniedbywania interesów pracowniczych.

Z wnioskiem tym nie łączyliśmy bynajmniej różowych nadziei, nie spodziewaliśmy się nadzwyczajności, ale efekt który wnioskiem tym wywołany został zaskoczył nawet nas, choć przyzwyczajeni jesteśmy do zawodów i rozczarowań.

Już nazajutrz po ogłoszeniu tego wniosku rozpoczęły się w prasie ze wszech stron ataki na jego autorów, ataki tak zjadliwe i złośliwe, tak uszczypliwe jakich nie widzieliśmy od dawna. Prasa rządowa, t. zw. sanacyjna i endecka pozwalała sobie na artykuły i inwektywy pod adresem pracowników wręcz niesłychane, nieznane dotąd w Polsce, niepraktykowane nawet przez prasę endecką w listopadzie r. 1923. Wniosku, który w granicach możliwości usiłował spełnić zredukowane do ostatnich już granic, a przez wszystkich za słuszne uznane postulaty nie zawahano się nazwać demagogją, wymyślano wszystko co można było najgorszego, aby źle usposobić do tego wniosku opinję publiczną słowem, na komendę zapewne, przygotowano grunt do wielkiego widowiska, którego świadkami byliśmy w Sejmie.

Oto po raz pierwszy przy dyskusji nad tym wnioskiem P. Premjer Bartel zszedł z ław rządowych i usiadł na ławach poselskich, aby stamtąd rozpocząć gwałtowną ofensywę na ten wniosek i aby uniemożliwić jego rozpatrywanie ze względów formalno-regulaminowych. Gdy się to nie udało wszedł na trybunę p. Min. Czechowicz i nie uważał za stosowne ani jednem słowem dotknąć meritum sprawy, powiedzieć choćby kilka zdań o tem, co Rząd myśli o nędzy swoich pracowników, czy i kiedy ma zamiar jej zaradzić — lecz opierając się na przepisach formalnych konstytucji — sprzeciwił się wnioskowi, bo nie wskazywał on pokrycia.

Tego jeszcze w Polsce nie było a jeśli się nie mylimy — także i gdzieindziej na świecie czegoś podobnego nie było. Ani jednego słowa dobrej woli, ani jednego zdania o sprawie samej. Rząd „nie ma pokrycia". wniosek ma braki formalne i sprawa skończona. Nagłość wniosku została odrzucona głosami klubu rządowego i stronnictw chłpskich, a w ten sposób sprawa zasiłku, zdawała się być zupełnie pogrzebana.

Każdy pracownik winien przechować sobie na pamiątkę bukiecik czasopism sanacyjnych z dnia następnego. Tyle lekceważenia dla pracowników, tyle złośliwości pod ich adresem trudno znaleźć w innym dniu w naszej prasie. Ataki kierowane były formalnie niby w P. P. S., że to wniosek był niewłaściwie ujęty, a demagogiczny a brak było pokrycia i t. d. Jeden z dzienników powiedział nawet, że p. Minister Czechowicz **„bezwzględnie przeciwstawił się tak lekkomyślnemu szafowaniu groszem publicznym"** („Epoka" z dnia 15 grudnia 1928 r. Nr. 346 str. 4.. łam 2-gi). Wiemy już zatem o co chodzi: skromny zasiłek dla wyniszczonych nędzą parjasów naszego społeczeństwa to w pojęciach sanacyjnego czasopisma **„lekkomyślne szafowanie groszem publicznym"**. Wiemy i zapamiętamy. Domagać się zasiłku to „zaskakiwanie" Rządu, jak gdyby Rząd nie wiedział dawno, że zasiłek ten jest niezbędny, to „demagogja", na którą powstają tak arcypoważne organy jak „Kurjer Czerwony" Poranniak i „Głos Prawdy". Co gorzej, według tegoż „Głosu Prawdy" są to „kpiny z ludzkiej niedoli".

Istotnie kpiny z ludzkiej niedoli były, ale ze strony tych, którzy ten argument sami na siebie ukuli. O cóż bowiem chodziło? Oto już następnego dnia ogłoszono powszechnie, że Rząd oddawna zastanawiał się nad przyznaniem pracownikom zasiłku, że ma im dać to i owo, że już od stycznia przyzna coś a potem wyrówna resztę i t. p. Stało się to wszystko po wniosku P. P. S. a więc po alarmie, który wniosek ten miał na celu. Pocóż było zatem robić tyle hałasu, pomstować na „demagogję", odsądzać od czci i wiary autorów wniosku, poco było siadać na ławach poselskich, szermować regulaminem, wytaczać srogie argumenty z konstytucji — skoro już po kilku dniach Rząd przyznał dodatek, mniejszy coprawda od proponowanego przez P. P. S. — a jednak przyznał. A wobec tego cel tego wniosku został osiągnięty. Nietylko dlatego, iż Rząd zmuszony został do zajęcia się sprawą nietylko dlatego, że masy ruszyły się nareszcie, lecz także i dlatego, że najgłupszy z głupich i najnaiwniejszy z naiwnych wyleczył się w ten sposób z wszelkich złudzeń względem sanacji klubu rządowego i t. p.

Urządzono sobie kpiny, bolesne kpiny z ludzkiej niedoli, z niedoli kilku setek tysięcy obywateli oddających od lat dziesięciu swój trud ofiarnie dla wspólnego dobra. Rząd kpinom tym nie przeciwdziałał, nie zapobiegł im, lecz stanowiskiem swojem w Sejmie, sam je wywołał i podsycił.

Konsekwencje nie długo każą na siebie czekać.

U P. MINISTRA KOMUNIKACJI.

Dnia 18 stycznia r. b. p. Minister Komunikacji, inż. A. Kühn, przyjął Prezydjum Z. Z. M. w osobach kol.: **Borkowskiego, Komorowskiego i Spyta,** na dłuższej audjencji, w czasie której udzielił odpowiedzi na szereg spraw poruszonych ostatnio przez Związek w memorjałach wniesionych do M. K.

Audjencja była przygotowana według zasad, stosowanych obecnie przez p. Ministra, który wymaga, aby Związek zgłaszający się o audjencję, przedłożył uprzednio wyczerpujące memorjały w sprawach, które zamierza poruszyć i to conajmniej na tydzień przed terminem audjencji, tak, aby p. Minister miał możność zapoznać się z temi sprawami i udzielić na nie wyczerpującej i merytorycznej odpowiedzi.

Stosując się do tych wymagań, Związek przedłożył p. Ministrowi memorjały w trzech kwestjach, które w chwili obecnej uważaliśmy za najważniejsze i najpilniejsze, a mianowicie: 1) w sprawie ustawy emerytalnej dla etatowych pracowników kolejowych; 2) w sprawie ogólnej podwyżki stawek godzinowego i kilometrowego, tudzież 3) w sprawie dodatków do kilometrowego na przestrzeniach górzystych i linjach podmiejskich.

W memorjale dotyczącym **przepisów emerytalnych dla etatowych** pracowników kolejowych wskazywaliśmy na uznane ogólnie, poważne błędy, zawarte w obowiązującej ustawie emerytalnej dla etatowych oraz na szereg przepisów tej ustawy, która wykroczyła przeciwko uznanej powszechnie zasadzie nienaruszalności praw nabytych. Jako najbardziej jaskrawe błędy i pokrzywdzenia, zawarte w tej ustawie, wskazywaliśmy: zupełnie niedostateczne ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków, naruszenie prawa do półtorakrotnego zaliczenia czasu służby na parowozie, przyznanego w b. zaborze austrjackim i opłacanego tamże zwiększoną stawką do funduszu prowizyjnego, jak niemniej uznanego także i w pierwszej polskiej ustawie emerytalnej z r. 1921 — niedostateczne zaopatrzenie wdów i sierot, tudzież emerytów b. państw zaborczych itp. Przypominaliśmy, iż jeszcze w r. 1925 ówczesny Rząd uznając liczne błędy ustawy, wniósł do Sejmu projekt nowelizacji jej przepisów, który to projekt został w czerwcu r. 1926, po przewrocie majowym, z Sejmu wycofany. Wskazywaliśmy na to, iż M. K. przeszło następnie do prac nad odrębnemi przepisami emerytalnemi dla kolejarzy i że projekty te oddawna już są wykończone, tak, że nie ma istotnych powodów do zwlekania z wprowadzeniem ich w życie. Podkreśliliśmy ponadto paradoksalny i niemożliwy do utrzymania stan rzeczy, jaki wytworzył się po wprowadzeniu przepisów emerytalnych dla nieetatowych. Przepisy te są w wielu miejscach korzystniejsze jak przepisy dla etatowych, co oczywiście tolerowane być nie może. Nie można np. utrzymywać dłużej takiego stanu rzeczy, w którym prowadzący pociąg maszynista, posiadający często 30 i więcej lat pracy na parowozie, ma zaliczany do emerytury dopiero 11-ty rok za 14 miesięcy, podczas gdy jadącemu z nim młodemu, dopiero co przyjętemu, nieetatowemu kandydatowi zalicza się każdy rok za 18 miesięcy. Gdy w takich okolicznościach wydarzy się nieszczęśliwy wypadek — kandydat otrzymuje oprócz emerytury nadto rentę, a etatowy maszynista może liczyć conajwyżej na zwiększenie emerytury o kilka procent. Zdarzyć się może również, że żona takiego kandydata otrzyma pensję wdowią w wymiarze wyższym, aniżeli żona maszynisty. Wskazywaliśmy wreszcie na okoliczność, iż ustawa emerytalna dla etatowych nie posiada przepisów, zezwalających na zaliczanie do wysługi emerytalnej lat, za które pracownik w państwie polskiem opłacał składki z mocy innych ustaw, tak, że nieetatowy pracownik kolejowy, który przez kilka lat opłacał składki i spłacał sobie za grube pieniądze poprzednie lata, z chwilą gdy uzyskuje etat, a więc gdy jego sytuacja służbowa winna się polepszać — traci bezpowrotnie wszystkie prawa emerytalne, które nabył oraz wszystkie fundusze, które wpłacił i musi dosługiwać się emerytury od poczatku i to na warunkach gorszych, aniżeli poprzednio. Trudno się dziwić, że w takich warunkach pracownicy bronią się przed etatem, gdy zaś M. K. mianuje ich przymusowo — przestają zdawać egzaminy, aby uniemożliwić nominację. Jasnem jest, że zagraża to wybitnie prawidłowej gospodarce kolejowej.

Wszystkie te argumenty przemawiają stanowczo za natychmiastowem wprowadzeniem w życie przepisów emerytalnych dla etatowych w brzmieniu zasadniczo innem od obowiązującej ustawy emerytalnej. Nie stoją temu bynajmniej na przeszkodzie nieukończone dotąd prace nad reorganizacją P. K. P., gdyż te przepisy z reorganizacją nic wspólnego nie mają i nie muszą bynajmniej wyczekiwać na jej przeprowadzenie. Również i wyodrębnienie kolejarzy z ogólnej ustawy emerytalnej nie może być przez nikogo kwestjonowane ze względu na wybitnie odrębne potrzeby kolejarzy w tej dziedzinie. Wobec tego Związek domagał się przyśpieszenia prac nad definitywnem wprowadzeniem w życie nowych przepisów emerytalnych dla etatowych opartych na projekcie przedłożonym Związkowi w lipcu 1927 r., z uwzględnieniem poprawek, zgłoszonych przez Związki Z. Z. K. i Z. Z. M.

W odpowiedzi na ten memorjał, którego treść delegacja uzupełniła ustnie, p. Minister odpowiedział, iż **uznaje w zupełności słuszność argumentów, przytoczonych przez Związek i dołoży wszelkich starań, aby sprawę jaknajszybciej załatwić. Projekt M. K. jest już ostatecznie gotowy i oczekuje obecnie tylko na zgodę kilku jeszcze Ministrów, tak, że w pierwszych dniach stycznia 1929 będzie mógł wejść na Radę Ministrów, poczem w ciągu tego miesiąca wniesiony zostanie do Sejmu.**

W sprawie **ogólnej podwyżki stawek godzinowego i kilometrowego** conajmniej o 15% powoływaliśmy się na charakter tych dodatków, które przeznaczone są na pokrycie zwiększonych wydatków spowodowanych właściwościami służby drużyn parowozowych skutkiem czego winny one wzrastać automatycznie w miarę wzrostu drożyzny. Tak uregulowaną była sprawa w ciągu roku 1924; w pierwszej połowie r. 1925 kiedy to do godzinowego i kilometrowego, których stawki określone były w punktach stosowana była ogólnie obowiązująca mnożna uposażeniowa wzrastająca w miarę wzrostu drożyzny. Jednakże od lipca r. 1925 zerwano łączność między wysokością tych dodatków, a wzrostem drożyzny przez ustalenie mnożnej dla nich na 41 groszy za punkt. Sanacyjne zarządzenia z marca r. 1926 doprowadziły do obniżenia zarobków z tego tytułu o bardzo poważny procent (od 30 do 60) poprzednich stawek. Zarządzenie to motywowane było katastrofalnym stanem Skarbu Państwa przyczem ówczesne czynniki miarodajne zapewniały nas oficjalnie, iż zarządzenie ma charakter czasowy i będzie zniesione gdy tylko stan Skarbu Państwa i budżet M. K. ulegnie poprawie.

Tymczasem mimo świetnych wyników gospodarki kolejowej, mimo dobrego stanu skarbu Państwa, mimo olbrzymich nadwyżek uzyskiwanych z eksploatacji kolei i przeznaczonych na inwestycje — godzinowe i kilometrowe w sumach nominalnych wzrosło bardzo nieznacznie (około 15%), a w wartości realnej spadło nawet poniżej poziomu z czasów redukcji. Ministerstwo wyrównywało wprawdzie częściowo straty w wartości realnej tych dodatków spowodowane wzrostem drożyzny, czyniło to jednak zbyt późno i w niedostatecznej mierze. I tak podwyżka poborów stałych o 10 proc. zastosowana od 1 stycznia 1927 r. uwzględniona została przy godzinowem i kilometrowem dopiero od 10 listopada 1927 r. a mnożna w wysokości 43 grosze za punkt, obowiązująca dla poborów stałych od lipca 1925 została zastosowana do godzinowego i kilometrowego dopiero w kwietniu 1927 r.

Obecnie stałe pobory wzrosły o dalszych 15 proc. wobec czego i do omawianych dodatków winna być zastosowana conajmniej ta sama pod-

wyżka. Względy finansowe nie mogą stać na przeszkodzie spełnieniu tego słusznego postulatu skoro wiadomem jest, iż M. K. dysponuje dostatecznemi nadwyżkami budżetowemi i zapasami kasowemi.

P. Minister odpowiedział na postulat ten odmownie twierdząc, iż, wbrew naszym wywodom, Ministerstwo nie posiada środków potrzebnych na pokrycie zwiększonych wydatków na ten cel. Zainterpelowany jednak o przyszły okres budżetowy (od kwietnia 1929 r.) przyczem delegacja posługiwała się analizą cyfr budżetowych, a mianowicie opierała się na porównaniu sumy preliminowanej na godzinowe i kilometrowe z preliminowaną ilością przebiegów przyrzekł zbadać tę sprawę i dać odpowiedź w czasie późniejszym.

Wreszcie w sprawie **podwyższenia stawek kilometrowego na przestrzeniach górzystych i pociągach podmiejskich** posługiwaliśmy się argumentami przytoczonemi przez nas wobec M. K. już wielokrotnie i omawianymi również na łamach naszego czasopisma. Argumenty te nie trafiły jednak dotąd do przekonania M. K. skoro ostatnio, a mianowicie w listopadzie 1928 r. odpowiedziało nam na ten postulat odmownie, powołując się na brak różnicy pomiędzy przebiegami na tych przestrzeniach a przebiegami na przestrzeniach innych tudzież na trudności w ustaleniu tych odcinków, na których dodatek ten mógłby być przyznany.

Z tą argumentacją nie mogliśmy się zgodzić i powoływaliśmy się na to, iż niezależnie od statystyki przebiegów **statystyka zarobków** wskazuje, że maszyniści na przestrzeniach górzystych i pociągach podmiejskich przy takim samym czasie pracy zarabiają mniej od swych kolegów na innych przestrzeniach, choć praca ich nie jest bynajmniej ani lżejszą, ani mniej skomplikowaną, ani mniej odpowiedzialną. Przyznanie im zwiększonego kilometrowego jest zatem wymogiem prostej sprawiedliwości. Także i argument, wskazujący na rzekome trudności w ustaleniu odcinków, na których zwiększone stawki kilometrowego miałyby obowiązywać uznaliśmy za mało przekonywujący i zaproponowaliśmy z naszej strony szereg wytycznych, przy których pomocy trudności te dadzą się usunąć.

P. Minister, po zapoznaniu się z dodatkową ustną motywacją ze strony delegacji oznajmił, iż poleci sprawę te raz jeszcze dokładnie przestudjować poczem poweźmie w tej sprawie ostateczną decyzję.

W OTWARTE KARTY.

(Niefachowcy w D. K. P. Katowice).

Kiedy ostatni raz pisaliśmy o sprawie niefachowców („Maszynista“ Nr. 21 z r. b. str. 164) omawiając usiłowania niektórych związków, które podówczas próbowały znowu przemycić pewną ilość palaczów - niefachowców na stanowiska maszynistów — wyraziliśmy przekonanie, że cały alarm podjęty przez te związki pozostaje na papierze. Wierzyliśmy w powagę słowa M. K., które niedawno zapewniało nas, że przykra ta sprawa jest już ostatecznie zakończona, że zatem możemy nie obawiać się dalszego mianowania niefachowców na stanowiska maszynistów.

Okazuje się jednak, żeśmy się mylili. Dowiadujemy się bowiem, iż M. K. znowu wyraziło swoją zgodę na dopuszczenie kilkudziesięciu niefachowców w D. K. P. Katowice do egzaminów na prawo kierowania parowozem, a co zatem idzie i na mianowanie ich na stanowiska maszynistowskie. Zmuszeni jesteśmy zatem zagrać w otwarte karty i odsłonić nieco kulisy tej, niecałkiem czystej, sprawy.

Ministerstwo Komunikacji, zezwalając na mianowanie palaczy - niefachowców maszynistami powoływało się, jak wiadomo, stale na jeden motyw, a mianowicie na obietnicę udzieloną swego czasu przez wiceministra Kolei, inż. Eeberhardta, tym palaczom, którzy **w czasie plebiscytu i powstań śląskich pełnili służbę maszynisty**, że na tym stanowisku będą utrzymani. Ministerstwo wychodziło z założenia, że udzielonej oficjalnie obietnicy łamać nie może i przyjęte na siebie zobowiązania musi spełnić. Żałowaliśmy wprawdzie, iż taki niezłomny hart ducha i murowane obstawanie przy wyrzeczonem, choćby niebacznie, słowie, nie ujawniało się w innych także, nierównie ważniejszych sprawach — ale nie mieliśmy na to argumentu, gdyż dotrzymywanie słowa jest zawsze rzeczą chwalebną, a za treść obietnicy obecne kierownictwo M. K. nie może ponosić odpowiedzialności. Od samego też początku nie chodziło nam bynajmniej o to, aby zagrodzić drogę do stanowisk maszynistów tym niefachowcom, którzy **rzeczywiście** w czasie plebiscytu i powstań służbę maszynistów pełnili. Chodziło nam natomiast o co innego — a mianowicie o to, iż na skutek pokątnych, a niewątpliwie brudnych machinacyj, przedewszystkiem ze strony Z. Z. P. „przeszwarcowano“ przy tej sposobności na stanowiska maszynistów całe dziesiątki palaczy, którzy bądź wcale w czasie plebiscytu i powstań nie pełnili służby, bądź też (tacy są nieliczni) pełnili służbę palaczy. Dobra wola czynników miarodajnych w M. K. została w ten sposób jawnie **nadużyta**, popełniono tutaj wyraźny szwindel, tem wstrętniejszy, iż spekulujący na uczciwym i szlachetnym sentymencie do zasług dla Państwa.

Pisaliśmy o tem do M. K. wielokrotnie, dziwnym jednak zbiegiem okoliczności treść naszych pism pozostawała nieznaną jednostkom kierowniczym, ktoś te pisma „referował“ w taki sposób, iż jeszcze w kwietniu 1928 r. ludzie odpowiedzialni byli przekonani, że mianują maszynistami wyłącznie jednostki zasłużone dla Państwa, wyłącznie tych niefachowców, którzy w czasie plebiscytu i powstań pełnili służbę maszynisty. W jaki sposób sprytny referent lawirował tak długo i tak długo potrafił ukryć przed swymi przełożonymi istotną treść swoich zarządzeń — a zwłaszcza **dlaczego** to czynił i jakie argumenty przekonały go o konieczności takich tajemnych praktyk — nie wiemy. Znamy jednak już nazwisko tego pana a spodziewamy się w czasie najbliższym zdobyć również i dowody, które oświetlą dokładnie i jego rolę w tej sprawie i motywy, którymi się kierował.

Ten argument chowamy jednak na później. Tymczasem uważamy sobie za obowiązek opublikować jaki jest istotny stan rzeczy, wytworzony dzięki tym praktykom w D. K. P. Katowice. Aby nas nie posądzono o gołosłowność, zacytujemy szereg nazwisk ze wszystkiemi danemi, niezbędnemi dla oceny omawianej przez nas sprawy. Okaże się, iż pośród 119 niefachowców mianowanych na stanowiska maszynistów I i II klasy tudzież pomocników masz. I kl. za rzekome zasługi w czasie plebiscytu **możemy przytoczyć aż 37 takich, którzy wogóle w czasie plebiscytu służby nie pełnili a 15 takich, którzy pełnili służbę palacza.** Podajemy tylko te nazwiska, które sami sprawdziliśmy dokładnie. Ilu jeszcze takich można by wynaleźć wśród niefachowców przeszwarcowanych na maszynistów pod pokrywką zasług dla Ojczyzny — nie wiemy dokładnie ale mamy wszelkie dane przypuszczać, że jest ich sporo.

W czasie plebiscytu i powstań nie pełnili wcale służby następujący niefachowcy, zajmujący obecnie stanowiska maszynistów:

Maszyniści II kl.: Kocurek Wilhelm, Papkoj Karol, Madeja Teodor, Miozga Jan, Suchanek Jan, Sowiślok Józef, Dunszczyk Piotr, Krompiec Piotr, Hanusik Ignacy, Moćko Augustyn, Kowalski Karol, Leśnik Mikołaj, Kurz.

Pomocnicy masz. I klasy: Dudek Ryszard, Flak Jan, Pisarek Michał, Skóra Józef, Synowiec Klemens, Poloczek Piotr, Porada Jan, Kochanowski Józef, Sprycha Alojzy, Matuszek Wincenty, Gawliczek Franciszek, Bachin Paweł, Dolakowicz Wiktor, Dybuła Józef, Glombica Jan, Lebsa Wiktor, Hamerla Stanisław, Poloczek Paweł, Lipa Ferdynand, Linke Paweł, Kornas Jan, Grolik Paweł, Frydrych Jan, Brzeziński Franciszek,

W czasie plebiscytu i powstań następujący niefachowcy, zajmujący obecnie stanowiska maszynistów, pełnili służbę palaczy:

Maszynista I kl. Szulc Józef, główny naganiacz Z. Z. P. na Śląsku, oczywiście sam siebie wywindował najwyżej. Zasługi jego oprócz zasług przy łamaniu strajku maszynistów w r. 1923 — nieznane.

Maszyniści II kl.: Murawiec Walenty, Kontny Jan.

Pomocnicy I klasy: Gmełka Ferdynad, Bimczok Teodor, Kabus Robert, Łatka Ludwik, Peclaw Aleksander, Smołka Augustyn, Turczyński Józef, Wadas Jan, Zubek Rajmund, Eiserman Szczepan, Gajdzik Wilhelm, Hajman.

Jak wobec powyższych **faktów** wygląda M. K., które w piśmie z dnia 22 kwietnia 1928 r. Nr.I.6313-2-28 „wyjaśniło" nam, „że rozporządzenie z dnia 29 września 1927 r. Nr. I. 17433-2-27 odnosi się tylko do maszynistów II klasy, (nierzemieślników) mianowanych w myśl rozp. M. K. z 13. IV. 1926 Nr. 4166-2-26 z pośród st. palaczy i palaczy parowozowych (nierzemieślników) posiadających odpowiednie kwalifikacje, którym przyrzeczono, że z powodu pełnienia służby maszynistów w czasie powstania górnośląskiego oraz w okresie plebiscytowym utrzymani będą na stanowiskach maszynistów."

Jak mamy pogodzić zapewnienie udzielone nam we wspomnianem wyżej piśmie gdzie M. K. twierdzi, że **„dalsze rozszerzanie przyznanych przywilejów, wyżej wymienionym pracownikom na innych palaczy-nierzemieślników nie będzie dopuszczone"** z potwierdzoną urzędowo wiadomością, iż M. K. dopuściło znowu szereg niefachowców do egzaminów na prawo kierowania parowozem wbrew obowiązująym przepisom, wbrew własnym zapewnieniom!

Kiedyż, u licha, skończy się wrecie lista zasłużonych, gdzie kryją się jeszcze owi palacze, którzy rzekomo pełnili służbe maszynistów w czasie plebiscytu? Kto odpowiedzialny jest za zabagnienie D. K. P. Katowice taką nieprawdopodobną wprost ilością niefachowców na stanowiskach maszynistów, kto bedzie ponosił odpowiedzialność za konsekwencje, które z tego wyniknąć muszą, a które odbiją się niewątpliwie niekorzytnie na stanie parowozów i rezultatach gospodarki tej Dyrekcji?

Jak długo jeszcze trwać będą w M. K. takie stosunki, które pozwalają na to, aby podrzędni referenci wydawali zarządzenia sprzeczne z oficjalnemi enuncjacjami i z poglądami miarodajnych i odpowiedzialnych Dyrektorów Departamentów?

Czas już chyba raz z tem skończyć!!

Jeśliby artykuł niniejszy przypadkiem nie pomógł — służymy dalszymi rewelacjami.

SPRAWY SŁUŻBOWE

KONIEC „PRZESMARÓW" W D. K. P. WARSZAWA.

Dyrekcja K. P. w Warszawie potrącała drużynom parowozowym wartość t. zw. „przesmarów" z premji węglowej. Zarząd Okręgowy Z. Z. M. w Warszawie protestował wielokrotnie wobec władz dyrekcyjnych przeciwko tym praktykom, jako krzywdzącym drużyny parowozowe i nie mającym oparcia w obowiązujących przepisach, jednakże protesty te pozostały bez skutku. Wobec tego Zarząd Okręgowy przekazał sprawę Centrali celem wyjaśnienia i załatwienia sprawy w M.K.

Na skutek interwencji Prezydjum w osobach kol.**Borkowskiego i Sommerfeldta** w Departamencie Mechanicznym M. K. wydane zostało polecenie nakazujące Dyrekcji Warszawskiej zaprzestania potrącania wartości „przesmarów" z premji węglowej. Wobec tego Dyrekcja rozesłała do podległych sobie parowozowni okólnik Nr. 118 następującej treści:

„Zgodnie z zarządzeniem M. K. z dnia 14.XI.1928, Nr. VI-12822-20-28 potrącenia z premji węglowej przekroczenie zużycia smarów wstrzymuje się".

podpr. (—) Czarkowski.

W ten sposób sprawa przesmarów w D. K. P. Warszawa została wreszcie załatwiona w myśl słusznych żądań pracowników.

W SPRAWIE UDZIAŁU DYSPOZYTORÓW W PREMJI WĘGLOWEJ.

Rozporządzenie M. K. z dnia 2 kwietnia 1922 r. dotyczące premjowania oszczędności na opale unormowało również udział pracowników zajmujących różne stanowiska w podziale tych premij. W myśl tego rozporządzenia mieli otrzymać:

naczelnicy parowozowni **do** 20 udziałów,

pomocnicy nacz. par. **do 15** udziałów.

maszyniści instruktorzy **do 12** udziałów,

dyspozytorzy parowozowni **do 12** udziałów.

Rozporządzenie M. K. ustalało zatem tylko **maksymalne granice**, udziału w premji pozostawiając określenie istotnego udziału Dyrekcjom K. P.

Dyrekcje korzystały z przyznanych sobie uprawnień w ten sposób, iż przyznawały np. P. P. Naczelnikom stale 20 udziałów, pomocnikom naczelników stale 15 udziałów zaś dyspozytorom najczęściej przyznawały mniej niż 12 udziałów, redukując ich udział w premji do 4, 6 a nawet 3 udziałów! Interwencje w poszczególnych Dyrekcjach nie odnosiły skutku albowiem Dyrekcje powoływały się stale na brzmienie Rozporządzenia M. K., które bynajmniej nie nakazuje przyznawania dyspozytorom 12 udziałów, a tylko zabrania przyznawania im więcej niż 12 udziałów, pozostawiając resztę swobodnemu uznaniu Dyrekcji.

Takie postępowanie uważali dyspozytorzy za krzywdzące i niesprawiedliwe, zwłaszcza, iż w ostatnich czasach władze wszelkimi sposobami dążyły i dążą do uszczuplenia ich zarobków i skasowały n. p. pobieraną poprzednio przez dyspozytorów premję przebiegową mimo, że praca dyspozytorów posiada poważny wpływ na przebiegi.

Wobec tego Prezydjum wdrożyło stosowne kroki w M. K. zmierzające do tego, aby przyznana Dyrekcjom w omawianem rozporządzeniu swoboda decyzji została uchylona i aby udział dyspozytorów w premji węglowej ustalony został wyraźnie na 12 punktów i aby nie istniała możność dowolnego obniżania tego udziału.

Zabiegi Prezydjum uwieńczone zostały powodzeniem. Departament Mechaniczny M. K. wyda mianowicie w dniach najbliższych rozporządzenie nowelizujące omawiane przepisy w tym sensie, iż użyte w rozp. M. K. z dnia 2. IV. 1922 słowo **„do"** będzie usunięte, a temsamem i udział dyspozytorów w premji za oszczędne zużycie paliwa ustalony zostanie pozytywnie i wyraźnie na 12 punktów, wobec czego obniżenie tego udziału przez Dyrekcje będzie niemożliwe.

Głosy Czytelników.

O WPROWADZENIE W ŻYCIE NOWYCH PRZEPISÓW SYGNALIZACYJNYCH.

Od kol. K. Klawego (Sosnowiec) otrzymujemy następujące pismo z prośbą o umieszczenie. Zaznaczamy, iż Redakcja podziela w zupełności poglądy Szan. Autora.

Dziesięć lat temu odebraliśmy koleje nasze z rąk zaborców. Wraz z kolejami oddziedziczyliśmy także i przepisy sygnalizacyjne, ze względów naturalnych i zrozumiałych różne w różnych b. zaborach. Każdy rozumie, iż przepisów tych nie można było zmienić z dnia na dzień, że ich ujednostajnienie wymagało prac przygotowawczych, zmiany niektórych urządzeń, uzupełnienia sprzętu sygnalizacyjnego i t. p. Powszechna jednak wśród kolejarzy służby wykonawczej opinja uznawała sprawę ujednostajnienia sygnalizacji nietylko za sprawę **ważną**, ale i za sprawę **pilną**, pilniejszą od wielu innych spraw, które w międzyczasie zostały pomyślnie załatwione. Czynniki

miarodajne nie spieszyły się jednak, skoro dopiero po 8-miu latach, a mianowicie w październiku 1926 r. ogłoszono nowe, ujednostajnione przepisy sygnalizacyjne.

Powszechnie mniemano, iż dotychczasowe zamieszanie sygnalizacyjnie skończy się rychło. Zwłaszcza maszyniści, najbardziej zainteresowani w dobrem urządzeniu sygnałów odetchnęli. Sądzili, iż skończy się wreszcie ich udręka, polegająca na konieczności orjentowania się w kilku systemach sygnalizacyjnych, obowiązujących tradycyjnie na szlakach, które przebywali, co powodowało tyle tragicznych pomyłek. Cieszyli się również z rozumnych i celowych postanowień nowych przepisów, zwiększających poważnie gwarancje bezpieczeństwa. Do takich korzystnych i celowych przepisów należało zawarte w nowej sygnalizacji postanowienie, aby każdy sygnał na „stój" czy to wystawiony na semaforze czy też zapomocą tarczy prostokątnej koloru czerwonego (sygnał 11a) poprzedzony był tarczą ostrzegawczą ustanowioną w odpowiedniej odległości (500 wzgl. 700 metrów).

Nadzieje służby parowozowej nie ziściły się jednak. Od wydania owych przepisów minęło już 2 lata zgórą, a dotąd w dziedzinie sygnalizacji nieomal wszystko pozostało po staremu. W b. zaborze pruskim obowiązują dawne przepisy bez zmiany, w b. zaborze austrjackim zmieniono kolor tarcz i świateł, pozostawiając resztę w dawnym stanie. W Dyrekcjach b. zaboru rosyjskiego zamieszanie jest największe. Przepisy wprowadzane są urywkowo i fragmentarycznie, jedne obowiązują, inne nie, słowem, panuje chaos utrudniający obsłudze pociągów orjentację. Największą bolączką jest wstrzymanie nakazu umieszczania tarczy ostrzegawczej przed sygnałami ustawionemi na „stój". Maszynistom grozi skutkiem tego zawsze przejechanie sygnału, zwłaszcza zaś sygnału Nr. 11a, jeżeli zauważy go zbyt późno, co łatwo stać się może bez jego winy n. p. w czasie mgły lub śnieżycy. Taki stan rzeczy naraża maszynistę na surową odpowiedzialność dyscyplinarną, a nadto, co najważniejsze, zagraża także i bezpieczeństwu ruchu.

Jestem przekonany, że gdyby przed owym, naprawianym mostkiem na km. 223,9 szlaku Płyćwia—Rogów w r. 1926 sygnał 11 (11a) a ustawiony na stój poprzedzony był tarczą ostrzegawczą Nr. 3 a nie tarczą zwolnienia Nr. 12, maszynista byłby niewątpliwie pociąg zatrzymał, unikniętoby katastrofy, i milionowych strat materjalnych, obeszłoby się bez śmiertelnych wypadków i zranień.

Przy tak intensywnem tempie inwestycyj kolejowych, wobec mnożących się wypadków, które w dużej mierze powodowane są wadami sygnalizacji — czas już nareszcie na wydanie prostego, niekosztownego, a tak celowego zarządzenia, aby sygnały ustawione na „stój" uzupełniano obowiązkowo tarczą ostrzegawczą, przewidzianą w ogłoszonych przed dwoma laty przepisach sygnalizacyjnych.

Mam nadzieję, iż Z. Z. M. dołoży starań, aby sprawa ta została jaknajśpieszniej załatwiona.

K. Klawe.

WPŁYW SPAŹNIANIA POCIĄGÓW NA ROZCHÓD PALIWA I PREMJE WĘGLOWĄ.

Od jednego z kolegów, zatrudnionych w parowozowni Piotrków, otrzymujemy następujące ciekawe, i w dużej mierze, słuszne uwagi:

Od szeregu miesięcy odbywa się anormalny ruch pociągów towarowych na głównym szlaku Warszawa — Sosnowiec bez dostatecznej kontroli ze strony Oddziału Eksploatacyjnego. Przepisy ruchu i inne szczegółowe postanowienia wydane zawiadowcom stacyj i dyżurnym nie są dostatecznie respektowane przez personel stacyjny i z tej przyczyny powstają poważne opóźnienia, a w ślad za niemi katastrofy, pociągające za sobą kolosalne straty materjalne oraz śmierć i kalectwo personelu.

Oprócz tych jaskrawych i widocznych dla każdego skutków wadliwej pracy służby ruchu i stacyjnej istnieją także i inne niemniej poważne, a szkodliwe skutki na pierwszy rzut oka mniej bijące w oczy. I tak: ustawiczne opóźnienia pociągów zmniejszają zdolność przewozową P. K. P. i utrudniają obrót parowozów oraz sprawność pracy personelu, zatrzymywanego niepotrzebnie w służbie ponad konieczną miarę. Wreszcie odbija się to niekorzystnie na rozchodzie paliwa, a skutkiem swoistych i niezupełnie moralnych praktyk ze strony pp. zawiadowców i dyżurnych, którzy nie chcą kwitować spóźnień przez siebie spowodowanych, wpływa na uszczuplenie premji węglowej pobieranej przez drużyny parowozowe.

Dla przykładu posłużyć może opis stosunków zaobserwowanych przez drużyny parowozowe Piotrków, obsługujące, jak wiadomo, ten odcinek. W tej parowozowni obsługuje ruch towarowy 110 parowozów z 220 drużynami. Każda z drużyn, obsługuje przeciętnie 20 pociągów miesięcznie. Jeśli przeciętne opóźnienie każdego pociągu przyjmiemy tylko na 3 godziny, wówczas strata czasu wynosić będzie $220 \times 20 \times 3 = 13.200$ godzin w miesiącu! Łatwo stąd obliczyć ile traci na tem Zarząd Kolei.

Jednakże nie tylko Zarząd Kolei traci na tem. Tracą również i maszyniści, gdyż muszą opalać parowozy przez 13.200 godzin w miesiącu, nie mając na to pokrycia w ustalonej normie węglowej. Przy takich stosunkach przepał jest rzeczą nieuniknioną, a konsekwencje tego przepału w formie utraty zarobku premjowego spadają na maszynistów, którzy ponoszą skutki niedbałej gospodarki Wydziału Eksploatacyjnego.

Sądzimy, że opisanemi wyżej opóźnieniami winien zainteresować się Wydział Eksploatacyjny i uczynić wszystko, co w jego mocy, aby niedomaganiom zaradzić. Nie możemy jednak zauważyć żadnego celowego działania ze strony tego wydziału. Powszechna opinja wskazuje, zdaje się nie bez słuszności, na nieudolność kierownictwa tego Wydziału oraz na brak powagi ze strony osób w tym Wydziale miarodajnych, pozostający w związku ze sprawami nie bardzo czystemi i dość sensacyjnemi. Nie naszą jest jednak rzeczą wkraczać czy nawet wglądać w te stosunki. Możemy natomiast, a nawet mamy obowiązek domagać się od Dyrekcji, aby uczyniła wszystko celem poprawy obecnego stanu rzeczy.

Z. P.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dn. 3. XII. — w M. K. w sprawie norm węglowych i przesmarów w Dyrekcji Warszawskiej, — kol. kol. Borkowski, Sommerfeldt.

Dn. 4. XII. — w M. K. w sprawie docierania kranów w Dyrekcji Gdańskiej; w sprawie awansów w Dyrekcji Krakowskiej i Stanisławowskiej; w sprawie umundurowania dla dyspozytorów i maszynstów; instruktorów w sprawie badań lekarskich perjodycznych; w sprawie emerytury maszynisty Kotowskiego z Warszawy-Gł.; w sprawie etatów dla ślusarzy — kandydatów Dyrekcji Warszawskiej — kol. kol. Borkowski i Komorowski.

Dn. 4. XII. — w klubach sejmowych (P. P. S., B. B., Klub Narodowy, Chrześcijańska Demokracja, N. P. R., Stronnictwo Chłopskie, Klub Wyzwolenia, Klub Posłów Żydowskich, Klub Niemiecki), w sprawie wypłaty komornego dla pracowników państwowych — kol. kol. Siadak, Maksamin.

Dnia 5.XII. W Sejmie w klubie P. P. S. w sprawie sformułowania wniosku ustawowego o wypłatę za-

siłku pracownikom państwowym — *dr. Żuniak.*

Dn. 7. XII. — w M. K. w sprawie dokumentów pracowników dróg nadwiślańskich; w sprawie maszynistów-instruktorów z Dyrekcji Lwowskiej; w sprawie osobistej kol. Dyby z Sambora — kol. kol. Komorowski i Siadak.

Dn. 11. XII. — w M. K. w sprawie awansów w Dyrekcji Krakowskiej, Stanisławowskiej i Warszawskiej, w sprawie premji węglowej dla dyspozytorów, w sprawie badań perjodycznych, w sprawie p. Biłońskiej oraz maszynisty Kotowskiego — kol. kol. Komorowski, Borkowski.

Dn. 12. XII. — w Sądzie Pokoju celem ustalenia opiekuna dla syna po ś. p. kol. Liwskim H., dyspozytorze parowozowni Warszawa - Główna— kol. Borkowski.

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dn. 7. XII. — Zebranie Koła Przemyśl — kol. Borkowski, Kuczkowski.

Dn. 11. XII. — w Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu w sprawach tegoż Okręgu — kol. Siadak.

Dn. 12. XII. — w Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu w sprawach tegoż Okręgu — kol. Siadak.

Dn. 13. XII. — w Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu w sprawach tegoż Okręgu — kol. Siadak.

Dn. 14. XII. — w Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu w sprawach tegoż Okręgu — kol. Siadak.

Dn. 14.XII. — Zjazd Okręgowy w Nowym Sączu kol. kol. Borkowski i Komorowski. Odczyt na Zjeździe Okręgu Krakowskiego — dr. Żuniak.

OSTROŁĘKA.

ZEBRANIE CZŁONKÓW KOŁA. — Dnia 12. X. r. b. odbyło się zebranie członków Koła Z. Z. M. w Ostrołęce z następującym porządkiem dziennym: 1. Sprawa pouczań, 2. Referaty przedstawicieli Zarządów, 3. Wybór delegata na Zjazd Okr., 4. Sprawozdanie z działalności Kasy Koleżeńskiej, 5. Wybór Zarządu Kasy, 6. Wolne wnioski.

Przewodniczył zebraniu kol. Dąbrowski, sekretarzował kol. Pokorski. W zebraniu uczestniczyli Sekretarz Zw., kol. Siadak oraz Prezes Zarządu Okr. — kol. Lisiewicz. — Sprawę pouczań omawiano szczegółowo. W dyskusji brali udział kol. Jaworski, Ziubin, Cieślak, Hoffman. Wreszcie uchwalono na wniosek kol. Lisiewicza, aby na pouczania nie uczęszczać, jeśli nie będą przestrzegane odpowiednie zarządzenia.

Następnie kol. Siadak szczegółowo zreferował sprawę pragmatyki służbowej, ustawy uposażeniowej, oraz norm węglowych, kol. Lisiewicz — sprawę listy starszeństwa.

Po przedyskutowaniu postulatów wniesionych przez Prezydjum do M. K. — zebrani uchwalili odpowiednią rezolucję.

Następnie Zarząd Kasy Koleżeńskiej zdał sprawozdanie ze swej działalności. — Wybór nowego Zarządu Kasy odłożono do następnego zebrania.

Po omówieniu spraw natury lokalnej — zebranie zakończono.

BIELSKO.

ZEBRANIE CZŁONKÓW KOŁA. — Dnia 10. X. r. b. odbyło się zebranie Koła miejscowego Z. Z. M. Na zebranie przybył Prezes Okręgu kol. Spyt. Przewodniczył zebraniu kol. Bargiel, sekretarzował — kol. Janczała.

Na zebraniu poruszano sprawy: przeszeregowań, etatów, umundurowania, Kasy Chorych. Następnie poruszano sprawy okręgowe — na które kol. Spyt udzielił wyjaśnień. — Po zapoznaniu się z postulatami uchwalonemi przez IX Walny Zjazd, a przedstawionemi przez Prezydjum M. K. — uchwalono rezolucję, którą podajemy na innem miejscu.

ŁÓDŹ - KALISKA.

ZEBRANIE CZŁONKÓW KOŁA. — Dnia 27. X. r. b. odbyło się zebranie członków koła pod przewodnictwem kol. Godlewskiego z następującym porządkiem dziennym:

1. Sprawozdanie ze Zjazdu Okręgowego, 2. Sprawa zawieszonego w służbie kol. Świecimskiego. 3. Założenie kółka technicznego, 4. Wolne wnioski.

Kol. Godlewski oraz kol. Bernard, zdali sprawozdanie ze Zjazdu Okręgowego w Warszawie, które zebrani po krótkiej dyskusji przyjęli do wiadomości.

Następne przystępując do punktu 2) porządku dziennego jednogłośnie uchwalono opodatkować się po 1 zł. na rzecz kol. Świecimskiego, zawieszonego w służbie.

Poczem omawiano sprawę założenia kółka technicznego. Wybrano Zarząd kółka w następującym składzie: Przewodniczący — kol. **Godlewski,** Sekretarz — kol. **Kozerski,** Skarbnik — kol. **Sztykel.**

Następnie po załatwieniu spraw lokalnych zebrani uchwalili jednogłośnie rezolucję, dotyczącą wykluczenia ze Zw. tych, którzy wprowadzają ferment w organizację.

ZBĄSZYŃ.

ZEBRANIE CZŁONKÓW KOŁA. — Dnia 20. IX. r. b. odbyło się Walne Zebranie Koła Z. Z. M. w Zbąszynie.

Na wstępie omawiano sprawę postulatów IX Walnego Zjazdu — uchwalając Prezydjum Związku pełne uznanie za pracę.

Następnie zebrani wyrazili uznanie Prezesowi Koła, kol. Rybie, który na skutek zarzutów, czynionych mu przez kol. Piotrowskiego i Krygera zrzekł się swego stanowiska Prezesa. — Po wyrażeniu mu przez zebranych uznania, zgodził się na dalsze kierownictwo Kołem. — Po załatwieniu spraw lokalnych zebranie zakończono.

SZCZAKOWA.

WALNE ZEBRANIE CZŁONKÓW KOŁA.

Dn. 27. IX. r. b. odbyło się Walne Zebranie członków Koła miejscowego Z. Z. M. z następującym porządkiem obrad: 1. Zapoznanie się z postulatami wniesionemi przez Z. Z. M. do M. K., 2. Dyskusja, 3. Wolne wnioski.

Po odczytaniu postulatów, wywiązała się nad ich treścią dyskusja, w której wniesiono poprawki co do preliminowania etatów, podwyżki godzinowo - kilometrowego na linjach wąskotorowych i górzystych oraz w sprawie premji węglowej.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy miejscowe.

LUBLIN.

Walne Zebranie członków Koła, odbyło się dn. 2. X. 28 r. Porządek dzienny obejmował sprawę postulatów wysuniętych przez Prezydjum Zw. do M. K. oraz wolne wnioski.

O sprawie postulatów czytamy, co następuje:

„Zebrani domagają się zrealizowania postulatów, wniesionych przez Prezydjum Zw. do M. K., gdyż stanowią one minimum żądań maszynistów. Zebrani wkładają na Zarząd Główny Z. Z. M. obowiązek pilnego strzeżenie tych postulatów, sami zaś, w razie potrzeby przyrzekają stanąć solidarnie w obronie swych żądań".

BIELSKO.

Dn. 10. X. r. b. odbyło się Zebranie Koła miejscowego Z. Z. M. pod przewodnictwem kol. Bargiela. Na zebraniu był obecny Prezes Okręgu kol. Spyt.

Po dyskusji nad treścią pism wniesionych przez Prezydjum do M. K. uchwalono następującą rezolucję:

Zebrani maszyniści, członkowie Koła Z. Z. M. w Bielsku wyrażają votum ufności Zarządowi Głównemu, Okręgowemu oraz C. K. P. Zobowiązują się bronić swych postulatów wszelkiemi środkami, będącemi do ich dyspozycji".

ŁÓDŹ-KALISKA.

Znowu przekroczenia czasu pracy. W kilku poprzednich numerach „Maszynisty", zajmowaliśmy się stałem przekraczaniem czasu pracy w parowozowni Łódź-Kaliska, dowodząc, iż przekroczenia te stosowane są konsekwentnie i przekraczają zwykłą miarę. Wystąpienia nasze doprowadziły do częściowej naprawy stosunków — mimo to jednak stosunki w parowozowni Łódź - Kaliska pozostawiają pod tym względem jeszcze wiele do życzenia.

Winę za ustawiczne i systematyczne gwałcenie przepisów w czasie pracy ponosi w pierwszym rzędzie administracja miejscowa. Niemniej i maszyniści sami nie są bez winy. Istnieją bowiem wśród nich znani dobrze rekordziści, którzy nietylko nie przeciwdziałają tendencjom lokalnych władz, ale sami zabiegają o jaknajdłuższy czas pracy. Jest naszym obowiązkiem piętnować takich rekordzistów i stawiać ich pod pręgierz opinji publicznej. Poniżej podajemy nazwiska kilku takich wyścigowców:

Pawłowski Władysław: 199 godzin nadliczbowych w pociągach gospodarczych.

Pałasiński Wincenty: 135 godzin nadliczbowych, pociągi towarowe.

Urbańczyk Aleksander: 134 godziny nadliczbowe, pociągi gospodarcze.

Łazicki Józef: 124 godziny nadliczbowe, pociągi towarowe.

Kobierzycki Bronisław: 97 godzin nadliczbowych, pociągi towarowe.

Na tych zatrzymujemy się na razie i nie publikujemy nazwisk tych licznych maszynistów, którzy wykazują po 50, 60, 80 i 90 godzin nadliczbowych.

Zapytujemy ich publicznie **jak długo będą jeszcze działali na szkodę ogólną i gwałcili obowiązujące przepisy?**

Jeżeli niniejsze ostrzeżenie nie pomoże, znajdziemy inne bardziej dotkliwe, ale może skuteczniejsze środki, aby ich doprowadzić do opamiętania!

WILNO.

ZEBRANIE CZŁONKÓW KOŁA.

Dn. 10. X. 28. odbyło się zebranie członków Koła miejscowego w obecności Prezesa Zarz. Okr. kol. Schabowskiego. Porządek dzienny obejmował: 1. Sprawy organizacyjne, 2. Uzupełniające wybory do Zarządu Koła, 3) Wolne wnioski.

Do punktu 1. zebrani wysłuchali sprawozdania kol. Schabowskiego, Prezesa Okr. w sprawie etatów preliminowanych dla masz. I kl.

Zarząd Koła ukonstytuował się w następujący sposób:

Przewodniczący — kol. **Łapiński Edward**, Wiceprzewodniczący — kol. **Tyszko Jan**, Sekretarz — kol. **Zienkiewicz Fr.** Skarbnik — kol. **Chruściel.**

W wolnych wnioskach omawiano sprawy miejscowe.

ZAWIADOMIENIE.

Prezydjum zawiadamia członków, że został przydzielony specjalny lokal w domu związkowym w Warszawie, przy ul. Chmielnej 9, składający się z 2-ch pokojów dla członków naszego Związku na noclegi.

Po przybyciu do Warszawy należy się zgłosić w sekretarjacie Związku celem otrzymania zaświadczenia na nocleg.

Zamiany.

Stanisław Szulajewski, maszynista II-ej klasy z ekspozytury parowoz. Kościan, zamieni się na równorzędne stanowisko w parowozowni Gniezno lub Ostrów.

Mieszkanie skarbowe: 4 pokoje z kuchnią, z dużym ogrodem z ładnym drzewostanem owocowym zapewnione.

Reflektanci, mogący ze swej strony zapewnić przy zamianie mieszkanie conajmniej 3-pokojowe z kuchnią, zechcą łaskawie kierować zgłoszenia pod adresem: Stanisław Szulajewski, Kościan, przy dworcu.

Buczyński Bazyli, pom. masz. I kl. z parowozowni Drohobycz, zamieni się na stanowisko równorzędne w parowozowni Tarnopol albo Lwów. Mieszkanie skarbowe zapewnione.

Reflektanci winni nadsyłać zgłoszenia pod adresem: Parowozownia Drohobycz. Buczyński.

Andrzejewski Jan, pomocnik maszynisty w Dyrekcji Katowickiej z egzaminem na maszynistę zamieni się na równorzędne stanowisko w Dyrekcji Poznańskiej najchętniej do parowozowni Inowrocław, Gniezno. Damasławek lub Wągrowiec. Mieszkanie 2 pokoje i kuchnia zapewnione. Zgłoszenia kierować pod adresem: Katowice — Zarząd Okręgowy Z. Z. M.

Podziękowania.

Szanownemu Prezydjum Z. Z. M. a w szczególności Prezesowi Zw. p. **Borkowskiemu** za okazane nam współczucie i pomoc oraz wszystkim Kolegom i współpracownikom, którzy oddali

ś. p. Hieronimowi Liwskiemu

ostatnią posługę tą drogą składają serdeczne „Bóg zapłać".

Matka, syn i brat.

Wszystkim, którzy okazali mi pomoc i współczucie oraz którzy tak licznie wzięli udział w pogrzebie męża mojego

Ś. p. Konrada Konarskiego

maszynisty parowozowni Chodorów, a w szczególniści Zarządowi Koła Z. Z. M., członkom orkiestry kolejowej oraz kolegom i przyjaciołom zmarłego składam serdeczne „Bóg zapłać".

Hermina Konarska.

Wszystkim, którzy wzięli udział w oddaniu ostatniej posługi nieodżałowanemu mężowi memu, ś. p. Józefowi Świerczkowi, maszyniście parowozowni Dziedzice, a w szczególności Wielebnemu ks. proboszczowi Frankowi wraz z ks. wikarym Dyczkiem z Dziedzic, ks. proboszczowi Stefanowi z Zebrzydowic, pp. Naczelnikom oddziału Mechanicznego oraz pp. maszynistom Alojzemu Klaptoczowi, Adolfowi Janikowi, dyspozytorowi p. Lipowczanowi, za ofiarne i bezinteresowne zajęcie się przewiezieniem zwłok z Zebrzydowic do Dziedzic i urządzeniem pogrzebu, jak również licznie zebranym członkom Z. Z. M. i wszystkim kolegom, a także orkiestrze kolejowej, składam tą drogą serdeczne „Bóg zapłać!"

Świerczkowa Marja.

Niniejszym zasyłam serdeczne podziękowanie całemu Prezydjum Z. Z. M. w szczególności zaś kol. Prezesowi **Borkowskiemu**, Wiceprezesowi **Komorowskiemu** i p. D-rowi **Żuniakowi** za usilne i uwieńczone pomyślnym skutkiem starania o uzyskanie zaopatrzenia emerytalnego, którego władze kolejowe stale mi odmawiały, tudzież za pomoc okazaną mnie i mojej rodzinie w ciężkich dla mnie miesiącach oczekiwania na należne mi pobory.

Wincenty Siemierzys
Bydgoszcz.

Niniejszym składam serdeczne podziękowanie kol. Członkom Prezydjum ZZM. z Prezesem kol. **Borkowskim** na czele, jak również kol. Prezesowi Okręgu Warsz. ZZM. **Lisiewiczowi** za energiczne i skuteczne starania, dzięki którym przyjęty zostałem do pracy na P. K P. i uzyskałem etat.

Mieczysław Tomaszewski.
Łódź-Kal.

Powodowany uczuciem najgłębszej wdzięczności, wyrażam niniejszem najserdeczniejsze podziękowanie **p D-rowi J Kamińskiemu, lekarzowi kolejowemu w Kołomyi**, za bezinteresowną pomoc i troskliwą a umiejętną opiekę w czasie mojej długiej i ciężkiej choroby.

Bronisław Ilnicki,
dysp. parowoz. w Kołomyi.

Wszystkim, którzy tak licznie wzięli udział w oddaniu ostatniej posługi **ś. p. Konradowi Konarskiemu**, a w szczególności p. Naczelnikowi Famlunie, Prezesowi Koła Z. Z. M. Chodorów, kol. Sowińskiemu, kol. kol. Cyganiukowi i Marzewskiemu, orkiestrze kolejowej, oraz wszystkim członkom Koła Z. Z. M. w Chodorowie — serdeczne „Bóg zapłać" składa

Józef Konarski, brat.

Wydawca: Zaw. Związek Maszyn. Kolej. Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15